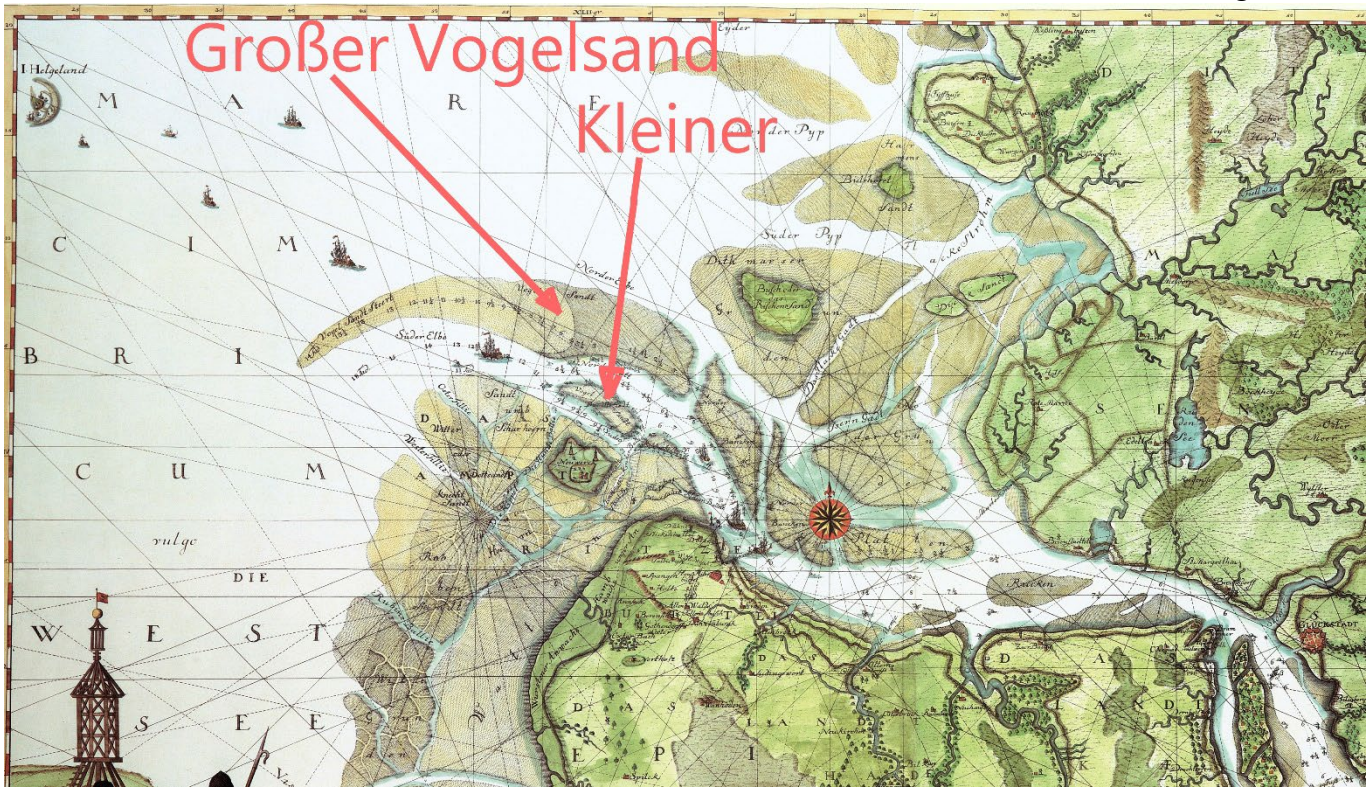
Abdruck nach dem Beschlusse des Senats vom 27. April 1904.
"Geheim“

Betr. das Hoheitsverhältnis der Sände in der Elbmündung.

Hamburg, den 27. April 1904.

Sr. Durchlaucht
dem Königlich preußischen Herrn Geschäftsträger, Prinzen von Schönburg-Waldenburg.

Euerer Durchlaucht beehre ich mich in der Angelegenheit, betreffend das Hoheitsverhältnis des Großen Vogelsandes, des Gelbsandes, des Spitzsandes und des Großen Medemsandes in der Elbmündung, unter Bezugnahme auf mein Schreiben vom 8. September 1902 - Nr. 5324 - in der Anlage eine aktenmäßige Darstellung der im Jahre 1795 erfolgten Strandung des nordamerikanischen Schiffes „*The Hambrough Paquet*“ ergebenst zu überreichen.



Karte von 1721

Die nähere Prüfung des Strandungsfalles auf Grund der diesseitigen Akten hat, wie der Anlage zu entnehmen ist, unzweifelhaft ergeben, daß das genannte Schiff gar nicht auf dem zur Rechten des Hauptfahrwassers der Elbe belegenen Großen Vogelsande, sondern auf dem zur Linken belegenen Kleinen Vogelsande gestrandet ist. Damit entfallen ohne weiteres alle Folgerungen, die dortseits aus diesem Vorgange und der mit dem gefälligen Schreiben vom 7. Oktober 1902 Nr. 1793 in Abschrift mitgeteilten Note des Königlich dänischen Departements der Auswärtigen Angelegenheiten an den hamburgischen Agenten Meinig in Kopenhagen vom 5. März 1796 abgeleitet worden sind, denn über die links vom Hauptfahrwasser befindlichen Sände kommt nach der eigenen Auffassung der Königlichen Staatsregierung die Hoheit Hamburg zu.

Während somit dortseits bisher kein Dokument vorgelegt worden ist, welches den Beweis für die aufgestellte Behauptung erbrächte, daß die gedachten Sände im 18. Jahrhundert als unstreitig zum holsteinischen Gebiete gehörend angesehen worden seien, läßt sich auf Grund des hier vorhandenen archivalischen Materials erweisen, daß jene Annahme unzutreffend ist.

Wie Dänemark seit dem Beginn des 17. Jahrhunderts bemüht war, die Stadt Hamburg seiner Botmäßigkeit zu unterwerfen, so ist es ihr auch in der Elbmündung entgegengetreten und hat der Stadt die Ausübung von Hoheitsrechten bestritten selbst an Orten, die unzweifelhaft und auch nach der Auffassung der Königlich preußischen Staatsregierung zum hamburgischen Staatsgebiete gehören.

Das war namentlich der Fall bei der Bergung von Schiffen, die auf den in der Elbmündung belegenen Sänden gestrandet waren, zumal da die dänischen Beamten wegen des ihnen daraus erwachsenden pekuniären Gewinns möglichst viele Bergungsfälle vor ihr Forum zu ziehen trachteten. Andererseits lassen die Bestimmungen, die im Amte Ritzebüttel über den Bergelohn bestanden, erkennen, daß hamburgischerseits in der ganzen Elbmündung, sowohl jenseits, wie diesseits des Fahrwassers, Bergungen vorgenommen wurden: für Güter, die von Sänden jenseits des Fahrwassers geborgen waren, war ein höherer Bergelohn zu entrichten, als wenn die Bergung dieseits des Fahrwassers oder diesseits der Sände, das heißt im Fahrwasser selbst, stattgehabt hatte. Auch ist eine Reihe von Strandungsfällen aus dem 18. und dem Beginn des 19. Jahrhunderts bekannt, die sich erweislich innerhalb des jetzt für das preußische Staatsgebiet in Anspruch genommenen Teiles der Elbmündung ereignet haben, und Een bei denen die Bergung von Schiff und Gut unter der Aufsicht und Mitwirkung von hamburgischen Beamten durch hamburgische Untertanen erfolgte. Diese sollten nun nachb Ausweis der für das Amt Ritzebüttel erlassenen Bergungsordnungen nur auf hamburgischem Gebiete bergen; hier zu bergen aber waren auch nur sie allein berechtigt. Wenn dementgegen holsteinischen Untertanen die Teilnahme an Bergungsarbeiten nicht verwehrt wurde, so geschah das lediglich, weil bei der Strandung von Schiffen im Interesse des Handels jede Hilfe erwünscht sein mußte.

Die holsteinischen Untertanen wurden aber alsdann angehalten, die geborgenen Güter in Cuxhaven abzuliefern und sich dort in Bezug auf den Bergelohn abfinden zu lassen, eine Verpflichtung, der sie sich freilich tunlichst zu entziehen suchten, um die Güter unmittelbar in einen holsteinischen Hafen zu bringen. In der Durchführung jener Maßnahme kam die Gerichtszuständigkeit Hamburgs für Bergungsfälle auf hamburgischem Territorium zur Geltung, für die das Forum der belegenen Sache und nicht das persönliche Forum der Berger maßgebend sein mußte.

Zu dem hamburgischen Territorium gehörte nun außer dem Vogelsande auch ein Teil der Cuxhaven gegenüber belegenen Sände, die im 18. Jahrhundert unter der Gesamtbezeichnung Norderplaten, Norderbanken und Nordergründe zusammengefaßt wurden und in der Gegenwart, in mehrere einzelne Sände zerrissen, mit besonderen Namen, wie Kraßsand, Medemsand, Spitzsand und Gelbsand, belegt sind, während die Bezeichnung Nordergründe auf einen Teil des Wattes zu Südwesten des Kaiser-Wilhelm-Koogs übertragen ist.

Die Zugehörigkeit dieser Sände zu dem hamburgischen Staatsgebiete gelangte in dem Entwurfe zu einer Strandordnung, den der Amtmann von Ritzebüttel, Senator Dr. Abendroth, im Dezember 1815 dem Senate zur Genehmigung unterbreitete, besonders zum Ausdruck.

Darin heißt es nämlich im Eingang des § 7: „*Wenn in unserm Gebiete, auch auf Scharhörn, Vogel- oder Steilsand, in dem großen Fahrwasser der Nordergründe, soweit unser Gebiet sich erstreckt, sich Strandungsfälle ereignen, so soll*“ u.s.w. In einem Schreiben, in dem der Amtmann Abendroth diesen Entwurf näher besprach, bemerkte er: Die hamburgische Strandordnung müsse nicht nur verfügen, wie es auf dem Lande, sondern auch, wie es auf dem Wasser gehalten werden solle. Dafür seien bestimmte Grundprinzipien festzustellen. Als erstes Grundprinzip hob er sodann hervor: „daß alles, was auf dem Vogel-, Scharhörn- und Steilsand und auf einem Teil der Nordergründe sich ereignet, zu unserer alleinigen Kompetenz und Verfügung steht, und daß jeder, der dort bergen will, sich dem, was wir verfügen, unbedingt unterwerfen muß.“

Hiernach läßt sich nicht behaupten, die in Frage stehenden Sände seien im 18. Jahrhundert als unstreitig zum holsteinischen Gebiete gehörig angesehen worden. Überdies ist zu beachten, daß von diesen Sänden der Gelbsand, der Spitzsand und der Medemsand unter diesen Bezeichnungen und als besondere Sände im 18. Jahrhundert überhaupt noch nicht existierten, denn die beständig und in großem Umfange vor sich gehende Veränderung des Fahrwassers in der Elbmündung läßt bald an einer Stelle Sände verschwinden und an anderer solche neu entstehen. So erscheint der Gelbsand zuerst auf einer Karte aus dem Jahre 1825 und der Medemsand auf einer solchen aus dem Jahre 1837.

Mit der von der Königlichen Staatsregierung vertretenen Ansicht, die gedachten Sände seien für das preußische Staatsgebiet in Anspruch zu nehmen, steht übrigens auch die Tatsache in Widerspruch, daß, wie der Senat am 24. Septem-

ber 1879 dem Herrn Reichskanzler gegenüber ausgesprochen hat, ohne bei diesem einer abweichenden Auffassung zu begegnen, der seit Jahrhunderten konstanten Handhabung der Rechtspflege gemäß die Strafgerichtsbarkeit über die Fahrbahn an der Mündung der Elbe bis in die offene See Hamburg zusteht. Der Senat hat dem Herrn Reichskanzler gleichzeitig mitgeteilt, vom 1. Oktober 1879 an solle hier die Gerichtsbarkeit nach Maßgabe der Kompetenzbestimmungen der neuen Justizgesetze in erster Instanz von dem Amtsgerichte Ritzebüttel, beziehungsweise dem Landgerichte Hamburg wahrgenommen werden. In den seitdem vergangenen 25 Jahren ist auch die Königlich preußische Staatsregierung nicht dagegen vorstellig geworden, daß die Strafgerichtsbarkeit in der Elbmündung in der ganzen Breite der Fahrbahn von Hamburg ausgeübt wird. Ebenso wenig nun, wie hamburgischerseits zugegeben werden kann, daß Preußen historisch begründete Rechte auf die in Frage stehenden Sände besitzt, vermag die Auffassung als berechtigt anerkannt zu werden, daß Preußen nach den Grundsätzen des Völkerrechts die Staatshoheit über diese Sände zustehe, weil in Ermangelung einer abweichenden vertragsmäßigen Regelung nicht die Mittellinie des Stromes, sondern „der Talweg, also die Mitte des Hauptfahrwassers“, als Hoheitsgrenze anzusehen sei.

Denn Hamburg hat auf den gedachten Sänden Hoheitsrechte ausgeübt, lange bevor in Verträgen die Bestimmung einer Hoheitsgrenze nach dem sogenannten Talwege eines Flusses in Aufnahme kam, und hat seine rechtliche Stellung den Sänden gegenüber schon zu einer Zeit erworben, als das Völkerrecht durch die Lehre von der Bedeutung des Talwegs in schiffbaren Flüssen für den Verlauf einer Hoheitsgrenze in denselben noch nicht beeinflußt war. Es kommt aber ferner in Betracht, daß unter den neueren Lehrern des Völkerrechts keineswegs Übereinstimmung darüber besteht, eine Hoheitsgrenze in einem Flußlaufe sei stets und ausschließlich nach dem Talwege zu bestimmen; vielmehr lassen sich zahlreiche Belege dafür erbringen, daß neben der eigentlichen Mittellinie des gesamten Flußbetts die Wahl des Talweges zur Hoheitsgrenze lediglich ebenmäßig für zulässig erachtet und nur als eine der Möglichkeiten bezeichnet wird, die für die Feststellung der Grenze bestehen, wenn ein Fluß die Gebiete zweier Staaten trennt.

Hierfür darf insbesondere auf die Ausführungen von A. Hartmann, Institutionen des praktischen Völkerrechts in Friedenszeiten, 2. Ausgabe, Hannover, 1878, S. 158 ff. Bezug genommen werden.

Auch die im Laufe des 19. Jahrhunderts abgeschlossenen Staatsverträge bieten keine Bestätigung dafür, daß in der Gegenwart für die Bestimmung einer Landesgrenze in einem Flußlaufe der Talweg desselben die Regel zu bilden habe. Zwar wird in diesen Verträgen häufig der Talweg für den Verlauf der Hoheitsgrenze in einem Flusse als maßgebend anerkannt und verschiedentlich als Prinzip ausgesprochen, in den als Grenze dienenden Wasserläufen solle der Talweg die Landesgrenze ausmachen, sofern nicht eine anderweitige Bestimmung erfolgt oder eine gegenteilige Praxis zur Anwendung gekommen sei. Indessen diesen Verträgen lassen sich zahlreiche andere aus neuerer Zeit gegenüberstellen,

Anlage.

Betr. die Strandung des nordamerikanischen Schiffes „*The Hambrough Paquet*“ in der Elbmündung im Marz 1795.

Das Schiff „*The Hambrough Paquet*“, geführt von Kapitän Caleb Earl und mit einer Ladung Kaffee, Tabak und Baumwolle von Philadelphia nach Hamburg bestimmt, nahm am Abend des 11. März 1795 Helgoländer Lotsen an Bord. Diese brachten es am Nachmittage des 12. März auf den Marken der Schartonne unweit der Roten Tonne mitten im Eise zu Anker. An den folgenden Tagen trieb dann das Schiff im Eise mit der Flut weiter auf, bis es am 14. März mittags bei Cuxhaven vor der Mündung des Hafens mitten im Fahrwasser vor Anker ging. Zugleich wurde die Flagge gehißt, um vom Lande Hülfe zum Einholen des Schiffs in den Hafen zu erhalten. Wegen des starken Eisgangs konnte jedoch solche Hülfe nicht geleistet werden. Das Schiff trieb nun mit der Ebbe, ohne daß die Anker es zu halten vermochten weg und im Eise auf der Reede umher, bis es zuletzt bei Vogelsand oder, wie andere Zeugen sich ausdrückten, auf dem Vogelsand strandete. Über die Einzelheiten der Bergung sind wir nicht unterrichtet. Das Schiff muß aber ziemlich unversehrt wieder abgekommen sein. Denn am 20. März konnte es zu Cuxhaven in Quarantäne gehen. Der Amtmann Dr.

Heise hat der Notiz darüber in seinem tagebuchartigen Protokoll hinzugefügt, das Schiff sei bei Neuwerk auf dem Strande gewesen und von den Helgoländern geborgen. Auch wird anderweitig Scharhörn als Strandungsort genannt. Am 5. Oktober 1795 überreichte sodann der dänische Gesandte in Hamburg dem Senate ein Promemoria, in dem um die Vernehmung der hamburgischen Admiralitätsoffizianten und Lotsen zu Cuxhaven über den Strandungsfall ersucht ward.

Eine von dem Konsul der Vereinigten Staaten zu Kopenhagen angebrachte Beschwerde über pflichtwidriges Verhalten der Helgoländer Lotsen gegen das Schiff „*The Hambrough Paquet*“ habe eine Untersuchung veranlaßt, die eine Schuld der Helgoländer Lotsen nicht ergeben habe. Diese stimmten jedoch darin überein, daß das dem Schiffe zugestoßene Unglück lediglich den hamburgischen Admiralitätslotsen zu Cuxhaven beizumessen sei, da diese ihnen auf die gegebenen Signale hin nicht zu Hülfe gekommen wären. Der Senat beauftragte den Amtmann zu Ritzebüttel, die gewünschten Vernehmungen vorzunehmen. Ihnen ist die obige Darstellung entnommen. Insbesondere der Lotsenkommandeur erklärte das Verfahren der Helgoländer Lotsen, im Eise vor Anker zu gehen und aufzutreiben, statt in die freie See zurückzukehren, für seemännisch unrichtig. Nach dem Abschluß der Untersuchung teilte der Senat am 30. März 1796 dem dänischen Gesandten in Hamburg die beeidigten Aussagen der Vernommenen mit, und damit war die Angelegenheit erledigt.

Nach dem Mitgeteilten steht unzweifelhaft fest, daß das Schiff auf dem Großen Vogelsande gar nicht gestrandet sein kann.

Die Angaben über den Strandungsort wechseln: bald wird dieser Vogelsand, bald Scharhörn genannt, und andererseits wird wieder gesagt, das Unglück sei bei Neuwerk geschehen. Diese verschiedenen Bezeichnungen können von dem Großen Vogelsand schlechterdings nicht gebraucht werden. Sie lassen sich dagegen ungezwungen und allein vom Kleinen Vogelsand verstehen. Denn dieser Sand, der noch um das Jahr 1770 die sogenannte Süderelbe, d.h. das Fahrwasser zwischen Groß Vogelsand und Neuwerk, in zwei etwa gleich breite Hälften teilte, hatte sich immer mehr nach Süden hin verschoben und nahm gegen Ende des 18. Jahrhunderts schon ungefähr seine jetzige Lage ein: unmittelbar zu Norden an Neuwerk anschließend, so daß er als Fortsetzung von Scharhörn erscheinen konnte.

+++

Heute (2023) ist die Lage in dem fraglichen Gebiet wie folgt: Vogelsand ist der Name zweier benachbarter Sandbänke in der Elbmündung.

Die bekanntere dieser Untiefen ist der **Große Vogelsand**, der nördlich des Hauptfahrwassers der Außenelbe liegt. Ihm gegenüber befinden sich südlich des Elbfahrwassers der **Kleine Vogelsand** und die bewohnte Insel **Neuwerk**.

Auf der ursprünglich mit Feuerschiffen (Positionen Elbe 1 bis Elbe 3, zeitweise auch Elbe 4) gesicherten Untiefe stand etwas nördlich der ehemaligen Position Elbe 2 von 1973 bis 2008 **der Leuchtturm Großer Vogelsand**.